Deutscher Bundestag **Drucksache 18/11367**

18. Wahlperiode 03.03.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/11042 –

Maritime Agenda 2025 der Bundesregierung

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hat im Januar 2017 eine sogenannte Maritime Agenda („Für die Zukunft des maritimen Wirtschaftsstandorts Deutschlands“) verabschiedet. Darin sollen laut Einleitung die maritimen Felder (Seeschifffahrt, maritime Industrie, Häfen, maritime Sicherheit, Offshore-Windenergie, Nachhaltigkeit und Klimaschutz etc.) beschrieben, einer „umfassenden Bestandsaufnahme“ unterzogen und Ziele genauer umschrieben werden. Im weiteren Text der Maritimen Agenda 2025 wird den Fragestellern jedoch nicht deutlich, welche konkreten Maßnahmen sie damit beabsichtigt oder wie sie diese umsetzen möchte, zudem fehlen eine ernstzunehmende Bestandsaufnahme der gesamten maritimen Wirtschaft sowie konkrete Zielvorgaben aus Sicht der Fragesteller völlig.

1. Welche konkreten Ziele sollen durch die Maritime Agenda 2025 verfolgt werden?

Mit der Maritimen Agenda 2025 hat die Bundesregierung zentrale Handlungsfelder sowie ressortübergreifende Maßnahmen für die Gesamtbranche definiert mit dem übergreifenden Ziel, den maritimen Standort Deutschland in seiner Gesamtheit (Schifffahrt, Häfen und maritime Industrie) zu sichern und modern, nachhaltig und zukunftsfähig auszurichten. Das Strategiepapier umfasst ein kohärentes Programm zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft unter gleichberechtigter Berücksichtigung der Ziele des wirtschaftlichen Wachstums, hoher Beschäftigungspotenziale sowie anspruchsvoller Klima-, Umwelt- und Naturschutzanforderungen. Zu den im Abschnitt III des Papieres dargestellten neun zentralen Handlungsfeldern enthält die Agenda konkrete Ziele der Bundesregierung. Im Abschnitt IV der Agenda werden Instrumente zur Umsetzung dieser Ziele beschrieben.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom 24. Februar 2017 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Inwieweit und in welchem Rhythmus ist vorgesehen, die in der Maritimen Agenda 2025 genannten Ziele zu bewerten und auf ihre Umsetzung zu überprüfen?

Die Nationale Maritime Konferenz und die ihr jeweils vorgeschalteten Branchenforen werden als bewährte Dialogplattform dazu dienen, eine Fortschreibung der Maritimen Agenda 2025 im Lichte neuer Herausforderungen zu prüfen. Neben der langfristig angelegten Maritimen Agenda 2025 erfolgt die Umsetzung der maritimen Politik der Bundesregierung im Rahmen der vorhandenen Programme.

3. a) Durch welche Instrumente und Maßnahmen plant die Bundesregierung bis wann, neue Technologiefelder und Wachstumsmärkte gemeinsam mit der Wirtschaft zu identifizieren?

Die Identifizierung neuer Technologiefelder und Wachstumsmärkte ist ein Prozess, der in Zusammenarbeit zwischen der Bundesregierung, den Bundesländern, den Verbänden und wissenschaftlichen Institutionen kontinuierlich erfolgt.

Wichtige Instrumente sind dabei der Nationale Masterplan Maritime Technologien (NMMT) und die im Zwei-Jahres-Rhythmus stattfindenden Nationalen Maritimen Konferenzen.

b) Durch welche „gezielte Forschungs- und Innovationsförderung“ sollen die Instrumente und Maßnahmen aus Frage 3a begleitet werden (bitte auch die Höhe der geplanten Förderung für die folgenden Jahre jeweils angeben)?

Mit ihrer maritimen Forschungs- und Innovationsförderung wird die Bundesregierung auch zukünftig dazu beitragen, die Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit der Branche zu stärken. Das Förderbudget des Forschungsprogramms „Maritime Technologien der nächsten Generation“ beträgt aktuell rund 32 Mio. Euro pro Jahr. Mit dem Programm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ stellt der Bund aktuell 25 Mio. Euro für die schiffbauliche Innovationsförderung bereit; eine Kofinanzierung erfolgt durch die Küstenbundesländer.

Die Forschung und Entwicklung im Bereich innovativer Hafentechnologien unterstützt der Bund im Rahmen der Förderrichtlinie Innovative Hafentechnologien (IHATEC) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur bis 2020 mit 64 Mio. Euro. Zudem besteht im Rahmen des NMMT ein ständiger Austausch der maritimen Branche mit der zuständigen NMMT-Geschäftsstelle sowie dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, um frühzeitig neue Entwicklungen auf nationaler und internationaler Ebene aufzugreifen – insbesondere über die Förderung von FuE-Projekten, die Durchführung von Veranstaltungen und Netzwerk-Events. Zu diesem Zweck ist der NMMT u. a. mit dem für das maritime Forschungsprogramm zuständigen Fachbeirat vernetzt. Das Steuerungsorgan für die Entwicklung und Umsetzung des Masterplans ist der NMMT-Lenkungsausschuss, der sich aus allen zuständigen Bundesressorts, den Bundesländern und den Verbänden zusammensetzt und mindestens einmal im Jahr tagt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

4. a) Was versteht die Bundesregierung unter „Cross-Innovation“ in diesem Zusammenhang, und durch welche konkreten Maßnahmen möchte sie die „Information(en) zu branchenübergreifenden Technologie- und Marktentwicklungen“ stärken?

Die vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie in Auftrag gegebene Studie „Angebots- und Bedarfsanalyse der Institutionen, Strukturen und Netzwerke in der maritimen Wirtschaft im Bereich Forschung, Entwicklung und Innovationen“ kommt in ihrem Abschlussbericht vom September 2016 zu dem Ergebnis, dass insbesondere mit Blick auf den Wissens- und Technologietransfer („Cross Innovation“) sowie die Information über branchenübergreifende Technologie- und Marktentwicklungen Verbesserungspotenziale bestehen. Durch die Nutzung von Erkenntnissen aus verschiedenen Bereichen und Branchen können neue Impulse für Technologie- und Marktentwicklungen gesetzt werden. In der o. g. Studie werden konkrete Handlungsempfehlungen dargestellt, um diesen Prozess zu stärken; u. a. durch die stärkere branchenübergreifende Vernetzung im Wege von Cross-Innovation-Event-Reihen, die Initiierung eines Forsight-Prozesses zu branchenübergreifenden Technologie- und Marktentwicklungen auf Ressortebene sowie die Förderung von Kooperationsprojekten mit interdisziplinärem Charakter. Entsprechende Initiativen werden seitens der Bundesregierung bereits verfolgt, u. a. mit sektorübergreifenden Forschungsinitiativen bzw. -programmen sowie der Einrichtung einer Geschäftsstelle Leichtbau durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie.

5. a) Inwieweit möchte die Bundesregierung „innovative klima- und umweltfreundliche Technologien im Rahmen öffentlicher Beschaffung“ stärker gewichten?

Innovative klima- und umweltfreundliche Technologien können nicht nur einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung von Schadstoffemissionen in der Schifffahrt leisten; sie können auf Dauer auch zur Senkung von Betriebskosten beitragen. Die Bundesregierung wird die Möglichkeiten für den Einsatz solcher Technologien bei Ersatzneubauten und bei der Instandhaltung von Schiffen im Geschäftsbereich der Bundesministerien regelhaft in die Planung einbeziehen und umsetzen, sofern dies technisch und wirtschaftlich sinnvoll ist.

Die öffentliche Beschaffung wird in Abschnitt IV, Ziffer 10 der Maritimen Agenda 2025 als wichtiges Instrument zur Zielumsetzung definiert. Als „Einkäufer am Markt“ hat die öffentliche Hand eine besondere Vorbildfunktion für die Durchsetzung hoher sozialer und umweltbezogener Standards und kann als Innovationstreiber fungieren. Mit dem Gesetz zur Modernisierung des Vergaberechts vom 17. Februar 2016 (BGBl. I 203) wurden Aspekte der Qualität und Innovation sowie soziale und umweltbezogene Aspekte weiter gestärkt. Die Gesetzesbegründung (Bundestagsdrucksache18/6281, S. 111 f.) stellt klar, dass der öffentliche Auftraggeber – insbesondere bei der Beschaffung von nicht-marktüblichen, nicht standardisierten Leistungen – seine Vergabeentscheidung in der Regel auf weitere Zuschlagskriterien wie z. B. Qualität und technischer Wert stützen wird. Auch positive Umwelteigenschaften (z. B. Klima- und Energieeffizienz) der Leistung können dabei vom öffentlichen Auftraggeber als Zuschlagskriterium vorgegeben werden. Das von der Bundesregierung beschlossene Maßnahmenprogramm „Nachhaltigkeit“ unterstreicht diesen Ansatz. Zur Stärkung der nachhaltigen Beschaffung des Bundes wurde bereits 2011 die Kompetenzstelle für nachhaltige Beschaffung (KNB) beim Beschaffungsamt des Bundesministeriums des Innern eingerichtet, die öffentliche Auftraggeber bei der Integration von Nach-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

haltigkeitskriterien in den Vergabeprozess durch Schulungen und ein umfassendes Internetangebot berät. Bezogen auf den Schiffbau und -betrieb enthält u. a. das Umweltzeichen „Blauer Engel“ einen konkreten Kriterienkatalog für innovative und nachhaltige Technologien.

b) Welche konkreten Beschaffungsprojekte neuer Schiffe wird dies in den folgenden Jahren betreffen (welche Schiffe sollen in den folgenden Jahren neu angeschafft und welche bzw. wie viele davon sollen mit innovativen klima- und umweltfreundlichen Technologien ausgestattet werden)?

Welche bzw. wie viele Schiffe der Bundesmarine werden davon betroffen sein?

c) Welche konkreten Bestandsschiffe des Bundes wird dies in den folgenden Jahren betreffen (inkl. Deutsche Marine)?

Die Fragen 5b und 5c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich werden im Zuge der geltenden Selbstverpflichtung der Bundeswehr sowohl in der Beschaffung als auch bei der Nutzung der Schiffe und Boote der Deutschen Marine die nationalen und internationalen Bestimmungen für den Umweltschutz eingehalten, soweit sie dem militärischen Auftrag nicht entgegenstehen. Unabhängig von dieser Verpflichtung werden, wo immer sinnvoll, innovative Technologien auch für die Einheiten der Deutschen Marine angewandt. So wird beispielsweise für das aktuelle Beschaffungsvorhaben von vier Fregatten der Klasse 125 erstmalig eine teilelektrische Antriebsanlage vorgesehen, die neben der erforderlichen Standkraft für ein Marineschiff auch Vorteile bei den Schadstoffemissionen der Motoren mit sich bringt.

Die Zollverwaltung prüft derzeit die Möglichkeit des Einsatzes von verflüssigtem Erdgas (LNG) als Kraftstoff an Bord von Zollbooten/-schiffen. Darüber hinaus werden bei den vorhandenen Zollbooten, sofern motorentechnisch und räumlich möglich, Abgasentschwefelungssysteme und Rußpartikelfilteranlagen verbaut. Zwei Zollboote werden in den Jahren 2017, 2018 und 2019 einem sogenannten Refit unterzogen. Der von der International Maritime Organisation (IMO) beschlossene Tier III NO_x-Standard für Schiffsneubauten wird dann von diesen Zollbooten erfüllt. Darüber hinaus hat die Zollverwaltung im Jahr 2016 drei Ersatzbauten in Auftrag gegeben. Diese werden mit der modernsten Abgasentschwefelungssystemen und Rußpartikelfilteranlagen ausgestattet werden. Schon heute nutzen alle Schiffe und Boote des Zolls besonders hoch entschwefeltes Gasöl, um Umweltbelastungen zu verringern.

Die Bundespolizei hat im Dezember 2016 einen Auftrag zur Ersatzbeschaffung von drei Einsatzschiffen vergeben. Hierbei wurden innovative klima- und umweltfreundliche Technologien berücksichtigt. Die neuen Einsatzschiffe werden über einen diesel-elektrischen Sparantrieb verfügen, der die strengen Stickoxid-Grenzwerte (NOx) nach IMO-Emissionsstufe III oder besser (TIER III) erfüllt.

Auch im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Bildung und Forschung wird bei Neubauvorhaben die Einbeziehung umweltfreundlicher Technologien berücksichtigt. In der zurzeit laufenden europaweiten Ausschreibung für den Nachfolgebau des Forschungsschiffs „Polarstern“ wird für die Konzeption des Entwurfs des eisbrechenden Polarforschungs- und Versorgungsschiffes als Zielgröße die Schaffung der Voraussetzungen für die Verleihung des „Blauen Engel“ verlangt. Gleiches wird für den als Kombinationsbau in Planung befindlichen

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Nachfolgebau der Forschungsschiffe „Poseidon“ und „Meteor“ gelten. Ein weiteres Beispiel bildet das im Auftrag des Bundes (vom Alfred-Wegener-Institut Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung) genutzte Forschungsschiff „Heincke“. Im Rahmen einer größeren Refit-Maßnahme wurden verbrauchsoptimierte neue Schiffsdiesel, verbunden mit Abgasnachbehandlung und Rußfiltern, eingebaut und damit die Schiffsemissionen um ca. 50 Prozent gesenkt. Mit Hinblick auf die ozeanischen Forschungsschiffe im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Bildung und Forschung wurde wegen Erreichens der ursprünglichen vorgesehenen Nutzungsdauer dieser Schiffe jeweils ein Nachfolgebau entsprechend den Empfehlungen des Wissenschaftsrats aus dem Jahre 2010 geplant.

Im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wird zunächst der Ersatzneubau des Vermessungs-, Wracksuch- und Forschungsschiffs „Atair“ mit einem Antrieb ausgestattet, der den Einsatz von LNG erlaubt.

d) Welche konkreten innovativen klima- und umweltfreundlichen Technologien sollen dabei im Rahmen öffentlicher Beschaffungen zusätzlich oder auch stärker gewichtet mit einbezogen werden?

Maßnahmen der Bundesregierung im Bereich „Klima- und Umweltschutz im Seeverkehr“ finden sich als wichtiges Instrument im Abschnitt IV, Ziffer 9 der Maritimen Agenda 2025. Die Bundesregierung plant u. a., die Einführung neuer Kraftstoffe und Antriebssysteme zu unterstützen, die einen Beitrag zur Minderung von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen leisten können. Das unter Federführung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie initiierte Kompetenzzentrum Innovative Beschaffung (KOINNO) widmet sich vorrangig diesem Thema und tauscht sich mit der Kompetenzstelle für nachhaltige Beschaffung (KNB) aus. Ziel ist es, die Innovationsorientierung dauerhaft und mittelfristig im öffentlichen Einkauf zu verankern. Damit soll auch seiner strategischen Funktion für die Beschaffungsmärkte Rechnung getragen werden. Eine Gewichtung wird nicht vorgenommen. Durch die Ausrüstung von bundeseigenen Schiffen mit LNG-Technik kann der Bund eine Vorbildfunktion übernehmen. Der Entwurf einer Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für eine weitergehende Förderung des Einsatzes von LNG in der Seeschifffahrt wird derzeit zwischen den Ressorts abgestimmt.

6. Aus welchen Gründen sieht die Bundesregierung für den Ersatzneubau des Fischereiforschungsschiffs „Walther Herwig III“ trotz der in Frage 5 genannten Ziele keinen Antrieb von LNG (verflüssigtes Erdgas) vor, obwohl das Schiff hauptsächlich für den Betrieb in der Nord- und Ostsee eingesetzt werden soll?

Das in Bau befindliche Fischereiforschungsschiff als Ersatz für die „Walther Herwig III“ wird neben der Nord- und Ostsee auch in weit entlegenen Gebieten, wie Grönland, Barentssee, Westafrika oder Sargassosee, eingesetzt werden. Eine räumliche Ausweitung der Einsätze wird zudem auch durch die zunehmende Einbindung der Fischereiforschung in internationale Forschungsprogramme erfolgen. Die notwendige Infrastruktur zur Versorgung eines Schiffes mit LNG-Antrieb ist in den weit entlegenen Gebieten, in die diese Forschungsreisen führen, nicht vorhanden. Die Reichweite eines Forschungsschiffes mit LNG-Antrieb würde derart eingeschränkt, dass die genannten Gebiete nicht mehr zu befahren wären. Aus diesem Grund wurde entschieden, effiziente Abgasreinigungssysteme einzusetzen. Zu nennen sind hier SCR-Katalysatoren, Rußpartikelfilter und die Vorbereitung des Einbaus von Oxidationskatalysatoren.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

7. Wie und durch welche konkreten Maßnahmen sollen „durchgehende Förderketten von der wissenschaftlichen Forschung über industrielle F&E bis hin zur Markteinführung“ mithilfe der Bundesregierung initiiert werden?

Kernbestandteile der Förderkette sind die beiden vorwettbewerblichen, industrieorientierten Förderprogramme des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie „Maritime Technologien“ (Bundeshaushalt Kapitel 0901 / Titel 68312) sowie „Maritime Sicherheit – Echtzeitdienste“ (Bundeshaushalt Kapitel 0901 / Titel 68314) sowie das Förderprogramm des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur „Innovative Hafentechnologien“ (IHATEC, Bundeshaushalt Kapitel 1210 / Titel 68303). Die Grundlagenforschung wird durch institutionelle Programme des Bundesministeriums für Bildung und Forschung abgedeckt, mit denen Großforschungseinrichtungen finanziert werden. Eines der Ziele der Maritimen Agenda 2025 der Bundesregierung ist es dabei, eine durchgängige Förderung entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu erreichen. Dies soll durch eine enge Abstimmung des Förderprogramms des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie für schiffbauliche Innovationen mit dem Programm MARE:N des Bundesministeriums für Bildung und Forschung erreicht werden. Sektorübergreifende und technologieoffene Programme sind hierbei ebenfalls von Relevanz.

8. Für welche konkreten globalen Wettbewerbsbedingungen wird sich die Bundesregierung im Sinne der maritimen Wirtschaft zukünftig einsetzen?

Die Schaffung international einheitlicher Wettbewerbsbedingungen ist die Voraussetzung dafür, dass die Teilbranchen der maritimen Wirtschaft ihre Marktposition sichern und ausbauen können. Die Marktverzerrungen durch staatliche Unterstützungsmaßnahmen insbesondere im asiatischen Raum haben negative Auswirkungen auf die deutsche und europäische maritime Wirtschaft. Die Bundesregierung setzt sich daher in den einschlägigen internationalen Gremien für einheitliche Wettbewerbsbedingungen ein, etwa im Rahmen der International Working Group on Export Credits hinsichtlich Finanzierung von Schiffen durch Exportkreditgarantien oder im Rahmen der OECD-Arbeitsgruppe zum Schiffbau.

Bei der Weiterentwicklung des inzwischen in Kraft getretenen neuen Polar Code hat sich die Bundesregierung im Rahmen der IMO mit Erfolg für verbesserte Umweltvorgaben im Hinblick auf regelmäßig in die sensiblen Polarregionen fahrende Schiffe eingesetzt. Bei der Weiterentwicklung des UN-Seerechtsübereinkommens setzt sich die Bundesregierung im Rahmen des von der Generalversammlung der Vereinten Nationen angestoßenen Prozesses zur Entwicklung eines neuen Durchführungsübereinkommens zum Schutz der Biodiversität in Gebieten jenseits der Grenzen nationaler Hoheitsgewalt (sogenannter „BBNJ-Prozess“, VN-GV Res. 69/292) für gleiche Wettbewerbsbedingungen auch bei einer möglichen Regulierung von Forschung und anderen Tätigkeiten auf der Hohen See ein.

9. a) Durch welchen konkreten „flexiblen und einzelfallgerechten Einsatz von Finanzierungsinstrumenten durch den Bund“ soll die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft gestärkt werden?

Die Bundesregierung unterstützt deutsche Unternehmen bei der Umsetzung und Finanzierung von internationalen Projekten u. a. mit Exportkreditgarantien und Investitionsgarantien. Der Schiffssektor gehört traditionell zu den Branchen, für deren Erfolg auf den ausländischen Märkten die Exportkreditgarantien des Bundes von besonderer Bedeutung sind. Im vergangenen Jahr wurden zivile und militärische Schiffsgeschäfte mit einem Volumen von rd. 2,9 Mrd. Euro (2015:

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

rd. 5,1 Mrd. Euro) durch Exportkreditgarantien des Bundes abgesichert. Diese haben damit im Jahr 2016 einen wichtigen Beitrag zur Unterstützung der maritimen Wirtschaft und zur Sicherung von Arbeitsplätzen in Deutschland geleistet. Die Prüfung der Anträge auf Exportkreditgarantien des Bundes erfolgt im Einzelfall. Die Einzelfallprüfung erlaubt es, die spezifischen Wettbewerbsbedingungen und die Unterstützung anderer Staaten zugunsten der Wettbewerber deutscher Unternehmen zu analysieren und abzugleichen.

b) Inwieweit wird dabei auch die Schaffung zusätzlicher nationaler Finanzierungsinstrumente (z. B. nationale Finanzierungsinstrumente in Anlehnung an Hermes-Kreditbürgschaften bei Auslandsgeschäften) in Betracht gezogen?

Der Exportanteil der deutschen Werften am zivilen Schiffbau wird für 2015 auf über 95 Prozent geschätzt. Dieses Exportvolumen wird weitgehend durch Hermesdeckungen des Bundes abgesichert. Für zusätzliche nationale Finanzierungsinstrumente wird kein Bedarf gesehen, zumal zur Unterstützung inländischer Schiffbauprojekte die Bürgschafts- und Garantieprogramme der Bundesländer in Frage kommen.

10. a) Durch welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung, sich bis 2025 „für einen starken maritimen Standort und eine leistungsfähige Schifffahrt“ einzusetzen?

b) Wie definiert die Bundesregierung einen starken maritimen Standort, und wie möchte sie diesen konkret noch weiter stärken?

c) Wie definiert die Bundesregierung eine leistungsfähige Schifffahrt, und wie möchte sie diese konkret noch weiter stärken?

Die Fragen 10a bis 10c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Eine leistungsstarke maritime Wirtschaft ist für die Exportnation Deutschland von hoher gesamtwirtschaftlicher Bedeutung. Mit der nachhaltigen wirtschaftlichen Nutzung der Meere und der Erschließung von Energie- und Rohstoffquellen eröffnen sich neue Wachstumsmärkte für die maritime Industrie. Gleichzeitig stellen sich hohe Anforderungen an Umwelt-, Natur- und Klimaschutz sowie Sicherheit im Seeverkehr. Im Zuge der fortschreitenden Digitalisierung kann die maritime Branche Produktions- und Logistikprozesse noch effizienter und nachhaltiger gestalten, um dem internationalen Wettbewerbsdruck auch in Zukunft Stand zu halten.

Im Abschnitt IV der Maritimen Agenda 2025 hat die Bundesregierung die Instrumente und Maßnahmen zur Umsetzung ihrer Ziele konkretisiert. So stärkt die Bundesregierung durch verschiedene Maßnahmen den maritimen Standort und hat im Jahr 2016 ein Gesamtpaket zur Entlastung der Seeschifffahrtsbranche in Deutschland umgesetzt. Dazu zählen die Anhebung des Lohnsteuereinbehaltes von 40 Prozent auf 100 Prozent, die Anpassung der Nationalitätenvorgaben in der Schiffsbesetzungsverordnung und die Erstattung der Arbeitgeberanteile für in Deutschland sozialversicherungspflichtige EU-/EWR-Seeleute. Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird auf die Antworten zu den Fragen 11, 13, 14 und 30 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

11. Durch welche konkreten Maßnahmen soll die Vernetzung der (See- und Binnen-)Häfen im Rahmen von Logistikketten weiter optimiert werden (bitte aufzeigen, was die Bundesregierung und was nach ihrer Kenntnis die Bundesländer dazu beitragen)?

Mit dem Nationalen Hafenkonzept 2015 haben der Bund, die Länder und die Hafenwirtschaft konkrete Maßnahmen vereinbart. Um die digitale Vernetzung der Seeschifffahrt, der Seehäfen und der gesamten maritimen Lieferkette weiter voranzubringen, müssen zum Beispiel entlang der relevanten Verkehrstrassen schnelle Breitband- und Mobilfunknetze geschaffen werden.

12. Welche Studie(n) hat der Bund zur Verbesserung der Kooperation von Bund und Ländern im Bereich der Seehäfen beauftragt, mit welchen konkreten Ergebnissen, und durch welche Maßnahmen soll eine „bessere Koordinierung der Hafenpolitik zwischen Bund und Ländern erreicht werden?

Die Bundesregierung hat eine Studie zum Bund-Länder-Verhältnis in der Hafenpolitik vergeben. Die Länder haben im Übrigen zugesagt, den Bund künftig frühzeitig an der Hafenentwicklungsplanung und an der Erarbeitung der landesspezifischen Hafenkonzepte zu beteiligen. Der Bund und die Länder werden sich wechselseitig alle relevanten Informationen frühzeitig zur Verfügung stellen, die für die Vertretung der Interessen der Häfen auf europäischer und internationaler Ebene erforderlich sind.

13. a) Durch welche konkreten Maßnahmen und Zielsetzungen bis 2025 verfolgt die Bundesregierung „die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene und Wasserstraße“?

Für die Verlagerung eines möglichst großen Teils des prognostizierten Transportwachstums in Deutschland auf Schienenwege und Wasserstraßen fördert der Bund den Neu- und Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs. Hierfür stehen im Bundeshaushalt jährlich fast 93 Mio. Euro zur Verfügung. Darüber hinaus unterstützt der Bund den Neu- und Ausbau sowie die Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen. Dafür sind jährlich 14 Mio. Euro in den Bundeshaushalt eingestellt.

Der Klimaschutzplan 2050 sieht die Entwicklung eines Konzepts zum Schienenverkehr 2030/2050 vor, um Potenziale zur Verlagerung des Straßenverkehrs zu identifizieren und auszuschöpfen.

Derzeit wird geprüft, wie die Einführung einer netzweiten Vertaktung von Schienenpersonenfern- und -nahverkehr sowie Schienengüterverkehr möglich ist.

Der Bund beteiligt sich an der Finanzierung des SPC Short Sea Shipping Inland Waterway Promotion Center. Die Einrichtung und Förderung dieses ÖPP-Projekts ist eine wichtige Maßnahme, um die Verkehrsträger besser zu verzahnen und mehr Verkehr von der Straße auf Schienenwege und Wasserstraßen zu verlagern. Damit wird eine Maßnahme des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik umgesetzt. Das SPC berät wettbewerbsneutral und kostenlos Unternehmen, die an alternativen, intermodalen Transportkonzepten interessiert sind. Sowohl der Kurzstreckenseeverkehr als auch die Binnenschifffahrt kommen als Verkehrsträger für intermodale Transporte hier in Betracht.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

b) Aus welchen Gründen verfolgt die Bundesregierung nicht mehr den Nachhaltigkeitsindikator „Anteile des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt an der Güterbeförderungsleistung“ und, welche gleichwertigen Ziele verfolgt sie stattdessen?

Der o. g. Indikator wurde ersetzt durch umfassendere Indikatoren, welche die energiepolitischen Ziele der Bundesregierung besser reflektieren. Für den Bereich Mobilität/Verkehr wurde daher als Indikator der Endenergieverbrauch im Personen- und Güterverkehr festgelegt.

Der Endenergieverbrauch ist ein zentrales Maß für den Einsatz von Energieressourcen im Verkehr, und zwar in absoluten Zahlen. Hier wird eine Minderung angestrebt. Die Verlagerung eines möglichst großen Anteils des Verkehrs auf energieeffiziente Verkehrsträger entspricht somit den energie- und verkehrspolitischen Zielen der Bundesregierung. So spricht sich die Bundesregierung auch in dem im Jahr 2014 beschlossenen Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 für eine verstärkte Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene aus. Diese Ziele wurden mit dem Ende 2016 beschlossen Klimaschutzplan 2050 nochmals bekräftigt (siehe Antwort zu Frage 13a).

c) Welchem Ziel gewährt die Bundesregierung Vorrang im Zuge einer Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene und Straße – der Entlastung der Straßeninfrastruktur oder der Erreichung der Klima- und Umweltschutzziele, und wie begründet sie das?

Eine derartige Gewichtung nimmt die Bundesregierung nicht vor.

14. a) Welche konkreten Anreize zum Aufbau einer Versorgungsinfrastruktur alternativer Schiffskraftstoffe, insbesondere von LNG (verflüssigtes Erdgas), möchte die Bundesregierung bis 2025 setzen?

In der Maritimen Agenda 2025 werden in Abschnitt IV, Ziffern 3, 4 und 9 entsprechende Maßnahmen der Bundesregierung konkretisiert. Im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoffzellen- und Brennstoffzellentechnologie – Phase 2 (NIP 2, Laufzeit: 2016 bis 2026) fördert die Bundesregierung mit dem Leuchtturmprojekt „e4ships“ die Verwendung von Wasserstoff in der Binnen- und Seeschifffahrt. Um die Einführung von LNG in der Schifffahrt voranzutreiben, verfolgt die Bundesregierung den Ansatz der nachfrageseitigen Förderung durch gezielte Anreize, insbesondere in deutschen Häfen und europäischen Gewässern. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fördert als Pilot- und Demonstrationsprojekte die Umrüstung eines Container-Feeders auf LNG-Antrieb sowie die LNG PowerPacs für die bordseitige Stromversorgung in Häfen. Im Rahmen des Nationalen Hafenkonzepts plant die Bundesregierung, den Aufbau von Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe in den Häfen zu unterstützen. Ziel der Förderpolitik soll es sein, die Wirtschaftlichkeit von LNG so zu verbessern, dass LNG in der deutschen Seeschifffahrt als Kraftstoffalternative angenommen wird und sich Geschäftsmodelle für den zügigen Aufbau einer LNG-Tankinfrastruktur entwickeln können. Zu diesem Zweck wird derzeit eine Fördermittelrichtlinie innerhalb der Bundesregierung über Zuwendungen für die Aus- und Umrüstung von Seeschiffen zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff abgestimmt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hatte hierzu bereits frühzeitig Pilotprojekte initiiert, um die technische und wirtschaftliche Machbarkeit zu demonstrieren.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

b) Wie wird die Bundesregierung im Zusammenhang mit dem Aufbau von LNG-Infrastruktur und damit zusammenhängenden Regularien in den Häfen „koordinierend tätig“, und welche konkreten Ziele möchten sie in diesem Zusammenhang bis 2025 erreichen?

Die Zuständigkeit für die Hafenentwicklung liegt bei den Ländern. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur koordiniert in Absprache mit diesen Veranstaltungen mit dem Ziel, eine gemeinsame Rechtsanwendung zu entwickeln, die ein harmonisiertes Genehmigungsmanagement ermöglicht.

Durch die Förderung des Bundes soll insbesondere die Nachfrage so gesteigert werden, dass Investitionen in die Versorgungsinfrastruktur (Bunkerterminals, Bunkerschiffe, Verteilstationen etc.) wirtschaftlich werden.

15. a) Durch welche konkreten Maßnahmen soll die Vernetzung von Offshore-Windindustrie und maritimer Industrie nach Auffassung der Bundesregierung bis 2025 ausgebaut werden?

Seit 2010 fördert das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie im Rahmen verschiedener Projekte den von der Stiftung Offshore-Windenergie moderierten Arbeitskreis „Vernetzung der maritimen Wirtschaft mit der Branche der Offshore-Windenergie“. Der Arbeitskreis dient als Dialogplattform für die Branchenvertreter und hat insbesondere das Ziel, gemeinsame Wertschöpfungspotenziale zu identifizieren, Kostensenkungen zu fördern und den künftigen Bedarf von maritimen Technologien für den Betrieb und die Wartung von Offshore-Windenergieanlagen zu definieren.

b) Inwieweit sind damit auch grenzüberschreitende Vernetzungen gemeint, mit welchen konkreten beabsichtigten Folgen?

Ein weiteres Ziel des vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie geförderten Projektes der Stiftung Offshore-Windenergie ist die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Windenergiebranche auf internationalen Märkten. Dazu sollen u. a. Fachveranstaltungen durchgeführt werden, die von der NMMT-Geschäftsstelle flankiert werden.

16. Welche direkten Möglichkeiten hat die Bundesregierung, Einfluss auf den Dialog der Offshore-Windindustrie mit der Hafenwirtschaft über Möglichkeiten zur Erweiterung der Dienstleistungspalette auszuüben und den genannten Dialog voranzubringen, und durch welche konkreten Maßnahmen soll dies geschehen?

Das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie geförderte Projekt der Stiftung Offshore-Windenergie (siehe die Antwort zu Frage 15) führt – gemeinsam mit dem Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS) – einen Dialog zur Hafenentwicklung.

17. Welche „bedarfsgerechte Forschung und Entwicklung im Bereich Industrie 4.0“ sieht die Bundesregierung bis 2025 vor (bitte Projekte auflisten)?

Die in der Maritimen Agenda 2025 im Abschnitt IV, Ziffer 3 dargestellten Förderprogramme „Maritime Technologien der nächsten Generation“, „Maritime Sicherheit / Echtzeitdienste“ und „Innovativer Schiffbau schafft wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ unterstützen deutsche Unternehmen bei der Entwicklung und dem Einsatz maritimer Produkte und Innovationen, um die Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt zu verbessern und Arbeitsplätze in Deutschland zu sichern.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Die wachsende digitale Durchdringung der maritimen Wirtschaft zeigt sich auch in der Mittelverwendung des Forschungsprogramms des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie „Maritime Technologien der nächsten Generation“: In den vergangenen drei Jahren (2014 bis 2016) wurden jährlich im Schnitt bereits rund ein Drittel (34 Prozent) des Gesamtbudgets von 32,2 Mio. Euro in industrielle Verbundprojekte mit Bezug zu Themen der Digitalisierung investiert. Die Bandbreite der Förderung erstreckt sich dabei von „Virtual Reality“ in einer flexiblen maritimen Fertigung über vernetzte und intuitive Assistenzsysteme bis hin zu smarten, sensorgeführten Über- und Unterwassersystemen. Autonomie, Big-Data und Echtzeitfähigkeit eröffnen neue Märkte und schaffen die Basis für neue maritime Geschäftsmodelle. Daher ist bereits vorgesehen, die Digitalisierung auch in der nächsten Förderperiode des maritimen FuE-Programms ab 2018 angemessen zu verankern. Im Bereich des Programms „Innovativer Schiffbau“ beträgt der Anteil der bewilligten Maßnahmen mit einem Digitalbezug ca. 12 Prozent (dies entspricht 3,0 Mio. Euro). Das in Abschnitt IV, Ziffer 3 der Maritimen Agenda aufgeführte Förderprogramm Innovative Hafentechnologien (IHATEC) soll unter anderem helfen, die Logistikketten und die Vernetzung von Produktion und Logistik zu optimieren, Produktinnovationen und neue Hafentechnologien einzuführen und zu verbreiten, die digitale Infrastruktur zu verbessern, die stärkere Nutzung der IT in den Häfen und den Logistikketten voranzutreiben sowie IT-Systeme und IT-Sicherheit weiterzuentwickeln.

18. Welche Veränderungen werden nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils in den Feldern der maritimen Wirtschaft (Seeschifffahrt, Häfen, maritime Sicherheit, Offshore-Windenergie, weitere) bis 2025 im Bereich Digitalisierung voranschreiten, und mit welchen nach Auffassung der Bundesregierung positiven bzw. negativen Auswirkungen werden diese Veränderungen jeweils verbunden sein?

In der Maritimen Agenda 2025 wird die Nutzung der mit der Digitalisierung verbundenen Chancen für die maritime Wirtschaft als Handlungsfeld 6 konkretisiert. Im Zuge der fortschreitenden Digitalisierung werden Produktions-, Logistik- und Steuerungsprozesse schneller, effizienter und nachhaltiger zu gestalten sein, wenn die maritime Branche dem internationalen Konkurrenzdruck auch in Zukunft standhalten will. Daraus ergeben sich zugleich neue Herausforderungen, u. a. bei Themen wie Datenmanagement und Datensicherheit oder Beschäftigung und Ausbildung. Die digitalen Veränderungen in der maritimen Wirtschaft bestehen u. a. darin, dass Schiffe sich zu schwimmenden Datenlieferanten entwickeln und nicht mehr nur Verkehrsträger sind; dass 3D-Drucker an Bord eines Schiffes weltweit die Ersatzteillogistik sicherstellen können; dass Reedereien sich zunehmend zu maritimen EDV-Betrieben fortentwickeln, z. B. mit zukünftig schwimmenden und automatisierten Transportdrohnen. In der Transportkette dienen digitale Technologien der besseren Abstimmung und Synchronisation des Ressourceneinsatzes, zudem kann die automatisierte Auswertung und Verknüpfung von Daten Entscheidungsprozesse im Transportablauf optimieren. Im Transportnetz schafft die Digitalisierung mehr Synchromodalität, also eine tiefere Verknüpfung von Informations- und Warenfluss sowie die Flexibilisierung des Transportflusses.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

19. Durch welche konkreten Maßnahmen wird die Bundesregierung den Dialog zwischen den Akteuren der gesamten Wertschöpfungskette in Bezug auf Industrie 4.0 bzw. den weiteren Digitalisierungsprozess „fördern und (...) moderieren“?

Im Vorfeld der 10. Nationalen Maritimen Konferenz am 4. April 2017 hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg am 9. Dezember 2016 ein Branchenforum zum Thema „Digitalisierung in der maritimen Wirtschaft“ organisiert. Ziel der Veranstaltung war es, gemeinsam mit allen Akteuren der maritimen Branche wichtige Handlungsempfehlungen zu erarbeiten. Auf der Basis der Ergebnisse des Branchenforums wird derzeit ein gemeinsames Positionspapier der Akteure erarbeitet.

20. Welche internationalen Industriestandards sollen nach Auffassung der Bundesregierung insbesondere für die maritime Wirtschaft im Zuge von Industrie 4.0 bzw. des weiteren Digitalisierungsprozesses bis 2025 und darüber hinaus erreicht werden?

Eine breite Anwendung neuer Technologien kann nur dann erreicht werden, wenn diese ebenso wie Schnittstellen und Formate durch Normung und Standardisierung eindeutig und verlässlich festgelegt werden. Mit der Plattform Industrie 4.0 haben das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie das Bundesministerium für Bildung und Forschung gemeinsam mit der Industrie und unter Einbindung von Wissenschaft und Sozialpartnern ein vorwettbewerbliches Netzwerk aufgebaut, um geeignete Handlungsempfehlungen und praxisnahe Leitfäden in den Bereichen Standardisierung, IT-Sicherheit, Forschung und Innovation, Arbeit/Aus- und Weiterbildung sowie rechtliche Rahmenbedingungen im Kontext von Industrie 4.0 zu erarbeiten.

Gemeinsam mit der maritimen Branche sollen geeignete Dialogformate geprüft werden, in denen die Übertragung und Implementierung der Ergebnisse aus der Plattform für die branchenspezifischen Fragestellungen der maritimen Branche zum gegenseitigen Nutzen diskutiert werden können.

Wichtig ist es, deutsche Positionen frühzeitig in internationale Abkommen und Standardisierungsprozesse – insbesondere bei der IMO (International Maritime Organization) und in der ISO (International Organization for Standardization) sowie der IEC (International Electrotechnical Commission) – einzubringen. Ziel der Bundesregierung ist es, die Einführung internationaler Industriestandards durch gemeinsame Initiativen der deutschen Wirtschaft zu steuern und voranzutreiben.

21. Welche Auswirkungen wird nach Kenntnis der Bundesregierung eine fortschreitende Digitalisierung für den Arbeitsmarkt in den jeweiligen maritimen Branchenfeldern haben, und welche konkreten Maßnahmen sind dadurch durch die Bundesregierung bis 2025 zu ergreifen?

Aus dem anhaltend hohen Tempo der Digitalisierung der maritimen Branche ergeben sich Chancen für neue Produktionstechniken und Geschäftsmodelle. Solche tiefgreifenden wirtschaftlichen Veränderungsprozesse bringen zugleich soziale Herausforderungen mit sich.

Die Bundesregierung setzt sich für einen starken maritimen Standort und eine leistungsfähige Schifffahrt ein und schafft dafür die rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, u. a. für sichere und zukunftsfähige Arbeits- und Ausbildungsplätze an Bord und an Land. Das Maritime Bündnis für Ausbildung und

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Beschäftigung in der Seeschifffahrt – bestehend aus der Bundesregierung, den norddeutschen Ländern und den Sozialpartnern – dient als Plattform, um gemeinsam mit den Akteuren der maritimen Wirtschaft die Rahmenbedingungen für eine gute Entwicklung der Branche zu gestalten. Dabei spielen auch die Veränderungen in einer digitalisierten Seeverkehrswirtschaft eine wichtige Rolle. Die Gewerkschaft ver.di, die sich im Jahr 2016 aus dem Maritimen Bündnis zurückgezogen hat, könnte hierbei wertvolle Impulse geben.

22. a) Von welcher Entwicklungstendenz bei Nachfrage und Angebot von Auszubildenden und Hochschulabsolventen im maritimen Bereich (nautisch-technische Ausbildungsberufe und Studiengänge) geht die Bundesregierung bis 2025 jeweils aus?

b) Welche Maßnahmen, auch in Kooperation mit den Bundesländern, wird die Bundesregierung ergreifen, um möglichen Nachwuchsproblemen im maritimen Bereich, etwa im öffentlichen Sektor, vorzubeugen?

Die Fragen 22a und 22b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Bundesregierung erwartet kurz- und mittelfristig keine signifikante Erholung der Seeschifffahrtsmärkte. Daher werden auch keine durchgreifenden Änderungen bei Nachfrage und Angebot von Auszubildenden und Hochschulabsolventen im maritimen Bereich erwartet.

Die im maritimen Bereich ausbildenden Bundes- und Landesbehörden stellen etwa 10 bis 15 Prozent der jährlichen Gesamtzahl an Auszubildenden in der Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker (2008: 11 Prozent, 2016: 14 Prozent). Nachwuchsprobleme im maritimen öffentlichen Sektor sind derzeit nicht zu erwarten.

23. a) Durch welche konkreten Maßnahmen soll das Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt (bestehend aus Bundesregierung, Küstenländern, Reedern und ggf. der Gewerkschaft Ver.di) fortgesetzt werden?

b) Durch welche konkreten Maßnahmen soll das Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt (bestehend aus Bundesregierung, Küstenländern, Reedern und ggf. der Gewerkschaft Ver.di) bis 2025 weiterentwickelt werden?

Die Fragen 23a und 23b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Das Maritime Bündnis hat sich in den mehr als zehn Jahren seiner Existenz als zentrale Institution zur Gestaltung der nationalen Seeschifffahrtspolitik mit den Akteuren der maritimen Branche bewährt. Mit dem Maritimen Bündnis ist in den vergangenen Jahren ein belastbares Netzwerk entstanden, das Synergiegewinne für die maritime Branche ermöglicht. Die Bundesregierung wird die Gespräche mit den Bündnispartnern im Vorfeld der 10. Nationalen Maritimen Konferenz fortsetzen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

24. a) Durch welche konkreten Beiträge und Maßnahmen der Bundesregierung soll die Strategie der Europäischen Union zum sogenannten Blauen Wachstum aktiv mitgestaltet werden, und welche Maßnahmen innerhalb der Bundesregierung zur Umsetzung der Strategie sind bis 2025 umzusetzen?

b) Wo soll der in der Maritimen Agenda 2025 genannte zentrale Ansprechpartner bzw. das ressortübergreifende Koordinierungsgremium zum „Blauen Wachstum“ innerhalb der Bundesregierung angesiedelt sein, mit welchen konkreten Kompetenzen soll er bzw. das Gremium ausgestattet sein, und welche Aufgaben soll er bzw. das Gremium konkret wahrnehmen?

Die Fragen 24a und 24b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die EU-Strategie „Blaues Wachstum“ deckt ein breites Spektrum an Themen und Wirtschaftszweigen ab, für die unterschiedliche Dienststellen der Bundesregierung verantwortlich sind. Um hier eine stärkere Koordinierung und Kooperation zu erreichen, hat die Bundesregierung in der Maritimen Agenda 2025 angekündigt, künftig einen zentralen Ansprechpartner und/oder ein ressortübergreifendes Koordinierungsgremium im Rahmen bestehender Mandate zu schaffen. Die Prüfung, wie dieses in der Maritimen Agenda 2025 definierte Ziel umgesetzt werden soll, ist noch nicht abgeschlossen.

25. a) Durch welche konkreten Maßnahmen ist nach Auffassung der Bundesregierung eine „nachhaltige wirtschaftliche Nutzung“ der Meere, vor allem im Bereich der Rohstoffversorgung möglich?

Vor einer Nutzung von Rohstoffen aus den Meeren sind zunächst die wirtschaftlichen Möglichkeiten der Rohstoffversorgung an Land zu nutzen, wie Recycling, sparsamer Einsatz von Rohstoffen (gestärkte Ressourceneffizienz) sowie Forschung und Entwicklung mit dem Ziel des Ersatzes oder der Verringerung der benötigten Menge von seltenen oder teuren Rohstoffen insbesondere bei Hightech-Produkten. Dies unterstützt die Bundesregierung mit zahlreichen Maßnahmen. Um dem zukünftigen internationalen Rohstoffbedarf gerecht zu werden, sind jedoch weitere Schritte erforderlich. Deutschland arbeitet eng mit der Internationalen Meeresbodenbehörde (IMB) zusammen, um ein hohes Umweltschutzniveau bei einem möglichen Abbau von Mineralien in internationalen Gewässern zu erreichen. Aufgabe der UN-Behörde ist u. a. die Erarbeitung eines „Mining Code“, der insbesondere international bindende Auflagen zum Schutz der Biodiversität in den von der IMB zu vergebenden Lizenzgebieten gewährleisten soll. Alle internationalen Lizenznehmer (neben Deutschland u. a. auch Frankreich, China, Indonesien, Japan, Südkorea und Russland) sollen verpflichtet werden, bei einem zukünftigen Abbau die im Mining Code dargestellten Umweltstandards einzuhalten. Im März 2017 wird dazu in Berlin ein Workshop mit internationalen Expertinnen und Experten durchgeführt. Die Tagung wird gemeinsam von der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe, dem Umweltbundesamt und der IMB organisiert. Für eine möglichst umweltfreundliche Rohstoffgewinnung im Meer sind entsprechend hochentwickelte Technologien notwendig. Deutsche Unternehmen sollen bei der Entwicklung solcher Technologien von der Bundesregierung unterstützt werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

b) Welches „hohe Niveau“ in Bezug auf Umwelt-, Natur- und Klimaschutz gilt hier nach Auffassung der Bundesregierung, und inwieweit sind nach Eingriffen in den Meeresboden nicht alle Lebensräume auf lange Zeit oder gar unwiederbringlich zerstört?

Die Lebensgemeinschaften in der Tiefsee sind aufgrund der ökologischen Gegebenheiten wie Nahrungsknappheit, hoher Wasserdruck, Dunkelheit und geringe Temperaturen äußerst spezialisiert. Die meisten Arten wachsen sehr langsam und reagieren auf Eingriffe sehr sensibel. Daher sollte die perspektivische Förderung von Rohstoffen aus der Tiefsee weitestgehend lokal begrenzt werden. Die Internationale Meeresbodenbehörde verfolgt diesen Ansatz.

Allgemein soll im Rahmen des Nationalen Masterplans Maritime Technologien der Einsatz nachhaltiger und besonders umweltfreundlicher Technologien gestärkt werden. Diesem Ansatz folgt die Bundesregierung auch bei der Förderung von innovativen F&E-Projekten. Das Bundesministerium für Bildung und Forschung fördert im Rahmen seines Fachprogramms MARE:N und in enger Zusammenarbeit mit dem europäischen Zusammenschluss JPI Oceans ökologische Untersuchungen zur nachhaltigen Nutzung mariner Ressourcen. Ziel ist die Erarbeitung der wissenschaftlichen Grundlagen für einen verantwortungsvollen Umgang mit den marinen Ressourcen. Die Bundesregierung bringt sich zudem aktiv in die Erarbeitung von möglichst hohen Umweltstandards im derzeit zu erarbeitenden Mining Code (hier: Abbauregeln) der Internationalen Meeresbodenbehörde auf Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse ein (vgl. hierzu auch die Antwort zu Frage 25a), um einen möglichst geringen negativen Einfluss auf die Meeresumwelt zuzulassen.

26. Inwieweit sollen Entwicklungsplan bzw. Aktionsplan Meer bis 2025 fortgeschrieben bzw. aktualisiert werden, sofern keine Fortschreibung vorgesehen ist, aus welchen Gründen?

Die Fortschreibung des zum Entwicklungsplan Meer gehörenden Aktionsplans läuft derzeit.

27. a) Welche Zwischenbilanz zieht die Bundesregierung zur Umsetzung des aktuellen Nationalen Hafenkonzepts 2015 (welche Punkte konnten bereits abgearbeitet werden, und welche Punkte sind aktuell in der Beratung bzw. Umsetzung)?

b) Bis wann soll das Nationale Hafenkonzept 2015 nach Auffassung der Bundesregierung erneut evaluiert und fortgeschrieben werden?

Die Fragen 27a und 27b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Bundesregierung hat mit den Ländern und der maritimen Wirtschaft einen detaillierten Umsetzungsplan erarbeitet. Bund, Länder und Hafenwirtschaft werden über den Stand der Umsetzung der in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden prioritären Maßnahmen sowie gegebenenfalls über weitere Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzepts 2015 berichten. Eine Fortschreibung des Nationalen Hafenkonzeptes ist zurzeit nicht geplant.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

28. Welche konkreten Fachkonferenzen auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene sollen durch die Bundesregierung bis 2025 im maritimen Bereich ausgerichtet werden?

Zur Sicherung der Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit der maritimen Wirtschaft in Deutschland beabsichtigt die Bundesregierung, die Nationale Maritime Konferenz einschließlich vorbereitender Branchenforen als wichtigste Dialogplattform weiterhin regelmäßig auszurichten. Ferner werden im Rahmen des Nationalen Masterplans Maritime Technologien und im Rahmen des Vernetzungsprojektes der Stiftung Offshore-Windenergie sowohl nationale, als auch europäische und internationale Fachveranstaltungen durchgeführt.

29. Durch welche Maßnahmen wird die Bundesregierung die Europäische Kommission im durch die Verkehrskommissarin Violeta Bulc ausgerufenen „Jahr der Seeschifffahrt 2017“ unterstützen, und welche Aktivitäten sind nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Europäische Kommission bzw. die Bundesregierung (oder gemeinsam) in diesem Zusammenhang geplant?

Die Bundesregierung hat keine Kenntnis über ein von der Europäischen Kommission durch die Verkehrskommissarin Violeta Bulc ausgerufenes „Jahr der Seeschifffahrt 2017“.

30. a) Was versteht die Bundesregierung unter einer „Modernisierung der Flaggenstaatverwaltung“, und welche Dienstleistungsqualität soll zukünftig bis spätestens 2025 konkret angeboten werden?

b) Inwieweit beabsichtigt die Bundesregierung, Aspekte der Digitalisierung und Industrie 4.0 im Zuge einer Modernisierung der Flaggenstaatverwaltung mit einzubeziehen?

Falls sie diese Aspekte nicht einbezieht, warum nicht?

Die Fragen 30a und 30b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die zunehmende Digitalisierung in Verwaltung und Industrie spielt bei der Modernisierung der Flaggenstaatverwaltung eine wichtige Rolle.

Nach dem Gesetz zur Förderung der elektronischen Verwaltung (E-Government-Gesetz) von 2013 sind in der Verwaltung Vorgänge und Verfahren kontinuierlich zu vereinfachen und zu beschleunigen. Das Gesetz tritt schrittweise bis zum 1. Januar 2020 in Kraft. Die elektronische Antragstellung ist rechtlich bereits zulässig. Zurzeit erarbeitet die Flaggenstaatverwaltung die technischen Voraussetzungen für die elektronische Abwicklung von Einflaggung und Ausflaggung sowie die elektronische Ausstellung von Schiffszeugnissen, Haftungsbescheinigungen und Befähigungsnachweisen. Elektronische Formulare sind als Eingabemaske vorhanden. Die notwendige Datenbank mit Webservice wird bis 2018 errichtet. Die vollständige elektronische Abwicklung der Verfahren soll in mehreren Zwischenschritten bis 2020 erreicht sein.

In der nationalen Fahrt sind elektronische Schiffssicherheitszeugnisse in Deutschland bereits Standard. Die Flaggenstaatverwaltung stellt sie seit dem 1. Januar 2015 zur Verfügung. Seit dem 1. Januar 2016 sind in Deutschland auch elektronische Schiffssicherheitszeugnisse für die internationale Fahrt erhältlich. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) wird ab dem ersten Halbjahr 2017 elektronische Haftungsbescheinigungen und ab dem zweiten Halbjahr 2017 elektronische internationale Zeugnisse über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes (ISSC) anbieten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333